Niveau(x) d'enseignement: 7 Numéro EDUQ : 8670128
Centre d'intérêt: 874

Collège de Rimouski. Institut de marine.

Le Centre spécialisé en Techniques maritimes au Cégep de Rimouski / Institut de marine du Cégep de Rimouski. -- Rimouski : Le Collège, 1982.
v, 63, [5] p. ; 28 cm.

Descripteur(s): Techniques physiques * Programme d'enseignement * Centre de formation * Implantation * Statut * Règle administrative * Développement organisationnel * Collégial (Ordre d'enseignement)

Identificateur(s) de sujet: Techniques maritimes

L'article 17a) de la Loi sur les collèges prévoit que "peut être octroyé un statut particulier à un programme d'enseignement professionnel qui exige un encadrement et une organisation spécifiques". Le programme des Techniques maritimes attribué au collège de Rimouski jouit depuis longtemps, du moins dans les faits, d'un tel statut. L'objet du présent dossier est de faire reconnaître de droit ce statut particulier. Le collège de Rimouski demande donc: 1. la création pour le Québec, à Rimouski, d'un centre spécialisé en Techniques maritimes; 2. la création d'un comité de gestion du centre spécialisé; 3. l'abolition du modèle organisationnel annexé au décret 3103-74.

Type de document: r

EDUQ 8670128

cégep rimouski

Institut de marine du Cégep de Rimouski

LE CENTRE SPÉCIALISÉ EN TECHNIQUES MARITIMES DU CÉGEP DE RIMOUSKI

MARS 1982

EDUQ 8670128

cegep rimouski

Institut de marine du Cegep de Rimouski

Rimouski, le 17 mars 1982

Madame Nicole Brodeur
Directrice générale
DGEC
Ministère de l'Education
QUEBEC
G1R 5A5

Madame la directrice,

Le 28 août 1974, le Ministre de l'éducation confiait au cégep de Rimouski la responsabilité des techniques maritimes.

Depuis, notre collège a assumé ce mandat en intégrant ces enseignements à part entière au Cégep tout en veillant à leur créer, en raison de leurs particularités, un cadre propice à leur développement.

La loi sur les collèges, à l'article 17 a), prévoit la possibilité d'un statut particulier pour un programme professionnel du même type que celui de techniques maritimes.

La présente se veut donc la demande officielle au Ministre de l'éducation pour qu'il applique cet article de la loi et octroie au seul cégep de Rimouski, pour les techniques maritimes, le statut de Centre spécialisé.

C'est fort de l'unanimité des membres du Conseil d'administration, que je vous transmets aujourd'hui cette requête, appuyée, dans le détail, par le présent document.

Veuillez agréer, madame la directrice générale, l'expression de mes sentiments distingués.

Le directeur général

Gilles Beauchemin

Gilles Beauchemin

60, rue de l'Evêché Ouest
Rimouski, Québec, G5L 4H6
Tél.: (418) 723-1880

53, rue St Germain Ouest
Rimouski, Québec, G5L 4B4
Tél.: (418) 724-2822

GUIDE DU LECTEUR

LETTRE DE PRÉSENTATION

INTRODUCTION 1

Chapitre I HISTORIQUE 4

A- De la fondation jusqu'en 1967 4

B- De 1967 à nos jours 6

Chapitre II LE COMITÉ D'ÉTUDE 10

Chapitre III LA SITUATION ACTUELLE 14

A- Les investissements 14

B- Le personnel 15

C- Evolution des clientèles 15

D- Les services intégrés 16

E- Les budgets 18

F- Les stages 19

G- Un cadre organisationnel non appliqué et inapplicable 19

Chapitre IV UN CENTRE SPÉCIALISÉ: POURQUOI? 21

A- La volonté gouvernementale 21

B- Le développement de l'industrie 22

1. Les ports 22

2. Les chantiers maritimes 23

3. Les pêches 24

C- L'évolution de la technologie 25

D- Le placement et les besoins de l'industrie 28

E- Le perfectionnement et la formation 30

F- La recherche 33

Chapitre V MISSION, OBJECTIFS ET PRIORITÉS DU CENTRE SPÉCIALISÉ 35

A- Mission et objectifs 35

B- Priorités à court terme 37

1. Analyser les contenus de cours 37

2. Améliorer le système de stages 38

3. Développer le secteur de l'éducation permanente 38

4. Améliorer l'information scolaire 39

5. Compléter l'organisation d'un centre d'enseignement en Fonctions d'urgence en mer 39

6. Continuer l'intégration 39

C- Priorités à moyen et long terme 40

1. Répondre aux besoins 40

2. Etre au fait des derniers développements technologiques 41

3. Redonner aux francophones la place qui leur revient 42

4. Créer des liens avec le niveau universitaire 42

Chapitre VI LE CENTRE SPÉCIALISÉ: SON FONCTIONNEMENT 44

A- Le comité de gestion 44

B- Le comité pédagogique 46

C- Le comité de régie interne 47

D- Les fonctions pédagogiques du Directeur 47

E- Description et exigences des postes 48

F- Bâtisses, équipements et budget 53

G- Enseignement régulier et éducation permanente 54

H- La formation 54

I- Les stages 56

J- L'identification 57

CONCLUSION 59

LISTE DE DOCUMENTS AYANT SERVI À LA RÉDACTION DE CE MÉMOIRE 61

ANNEXE 1 EMPLOI DANS LA MARINE MARCHANDE - CANADA

ANNEXE 2 MARINE MARCHANDE - CANADA

Taux annuels moyens de remplacement, de roulement et de croissance 1976 à 1980

ANNEXE 3 ORGANIGRAMME PROVISOIRE

ANNEXE 4 LE STATUT DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

ANNEXE 5 RAPPORT DU COMITÉ SUR LE RÉGIME DE VIE À L'INSTITUT DE MARINE

INTRODUCTION

L'article 17 a) de la loi sur les collèges prévoit que "peut être octroyé un statut particulier à un programme d'enseignement professionnel qui exige un encadrement et une organisation spécifiques."

Le programme des techniques maritimes attribué au collège de Rimouski jouit depuis longtemps, sinon en droit, du moins dans les faits, d'un tel statut.

L'objet du présent dossier est de faire reconnaître de droit ce statut particulier.

Dans Les collèges du Québec: nouvelle étape, au chapitre sur l'enseignement professionnel, on décelait déjà les motifs qui justifiaient une telle orientation et les mesures envisagées:

> *"Les principes qui inspirent les mesures à prendre sont ceux-là mêmes qui ont présidé à la création des CEGEP et que le gouvernement tient toujours pour valables. L'intégration de l'enseignement professionnel aux structures d'établissement polyvalents, avec tout ce que cela suppose et de coordination et de respect des différences; l'importance capitale de la formation fondamentale et de l'épanouissement intégral des personnes et le refus de toute inféodation aux seuls impératifs socio-économiques; la préparation de techniciens qualifiés, capables de répondre aux*

besoins de la collectivité et d'en favoriser le progrès; la mise au point de programmes de formation qui tiennent compte des particularités du Québec et de ses ressources; voilà autant de visées majeures pour l'ensemble des actions que le gouvernement se propose d'entreprendre dans le champ spécifique de l'enseignement professionnel."

"On suscitera le développement de centres spécialisés dans certains secteurs clés de la technologie québécoise. Ces centres pourraient avoir un statut spécial, tout en étant intégrés à part entière à un CEGEP. Il suffirait que les lettres patentes du collège prévoient quelques clauses particulières de gestion, qui donneraient à ces secteurs spécialisés la marge d'autonomie nécessaire à la réalisation de leur mission propre. En plus d'une vocation d'enseignement, de telles écoles pourraient être chargées de recherches appliquées dans des domaines de la technologie, et même se voir déléguer certaines tâches liées à la formation technique des professeurs de l'enseignement professionnel.

Le ministère déterminera les conditions de création de ces centres spécialisés. Ces conditions pourraient être, par exemple, le besoin d'un lieu de recherche appliquée dans le domaine considéré, les exigences dictées par certains types d'enseignement, la nécessité de regrouper des enseignements très spécialisés, dont la dispersion entraînerait des coûts excessifs ou une pénurie de ressources humaines qualifiées, la mise sur pied d'un cheminement professionnel continu allant du niveau secondaire à un niveau supérieur."

C'est la démarche dans laquelle nous nous inscrivons.

L'histoire des "différentes écoles de marine", de la création jusqu'en 1967, puis de 1967 jusqu'à nos jours, et les très grandes difficultés rencontrées ne peuvent être ignorées pour la bonne compréhension de ce dossier. C'est ce qui fera l'objet d'un premier chapitre.

Nous nous attarderons par la suite à décrire la situation actuelle, du point de vue des investissements, du personnel, des budgets, des clientèles... dans le but, non équivoque, de démontrer que le centre spécialisé existe déjà.

Un troisième chapitre intitulé "Un centre spécialisé: pourquoi?", donnera les raisons pour lesquelles ces programmes d'enseignement devraient continuer à jouir d'un traitement particulier.

Par la suite, la mission, les objectifs et les priorités à court, moyen et long terme seront explicités.

Enfin, un dernier chapitre contiendra nos propositions quant à l'organisation et au fonctionnement du centre. Nous en profiterons pour faire connaître certaines orientations déjà données à l'enseignement maritime et à la formation dispensée à l'Institut.

CHAPITRE I

HISTORIQUE

A- DE LA FONDATION JUSQU'EN 1967

Fondée en 1944, grâce à la collaboration du gouvernement du Québec, du gouvernement du Canada et du Séminaire de Rimouski, l'école de marine fut la seule du genre au Canada jusqu'en 1964. De 1944 à 1950, elle fait partie de l'école d'Arts et Métiers, mais s'en détache graduellement, pour devenir en 1950, une école spécialisée.

En septembre 1951, elle ouvre ses portes dans un édifice neuf, situé au 167, rue Saint-Louis, à Rimouski.

A Québec, en 1963, est fondée l'ecole d'architecture navale, une école professionnelle privée. Devant les difficultés rencontrées par cette institution, le ministère de l'Éducation, en 1965, prenait cette école sous sa juridiction et un an plus tard, au mois d'août 1966, créait l'Institut de technologie maritime de Québec, en y intégrant la construction navale. Cet institut fut ins-

tallé dans la ville de Québec, dans des locaux temporaires et assez peu appropriés, sous l'autorité d'un directeur provincial de l'enseignement maritime.

En 1966 également, un décret ministériel (1665), crée l'Institut de technologie maritime à Lauzon. Ce projet fut boycotté de toutes parts et ne connut aucune suite.

A la lecture de la documentation de l'époque, il est facile de se rendre compte que ces années ont été marquées de difficultés constantes et de querelles internes et externes très nombreuses. Un dossier, joint à une note de service, préparé par le sous-ministre, monsieur Jean-Marie Beauchemin, au Ministre de l'éducation de l'époque, monsieur Guy St-Pierre, fait bien voir les conséquences de ces nombreux tiraillements:

- *Six cents (600) gradués seulement en plus de vingt-cinq (25) ans, dont aussi peu que quatre (4) capitaines au long cours et six (6) "ingénieurs marine" première classe;*

- *Le personnel qualifié faisant défaut un peu partout au Canada et les institutions spécialisées du Québec dans le domaine ne produisant pas suffisamment de finissants, sont fondés les Instituts de la garde côtières à Sydney, celui de Terre-Neuve et l'école de marine de Toronto.*

Pas moins de quatorze (14) mémoires avaient déjà été adressés au Ministre de l'éducation, traitant de l'urgence de la construction d'un Institut de technologie maritime, des différentes options qui devraient y être offertes et de la localisation de cet institut.

Selon nous, cette époque se caractérise par l'absence d'une volonté politique pour régler le problème, par des luttes incessantes quant à la localisation de l'école et également par des guerres et des conflits d'intérêt.

Et pendant ce temps, les promoteurs et la direction de l'école, à Rimouski, assistent ou participent à ces débats et consacrent la majeure partie de leurs énergies à colmater les brèches, les professeurs ne sachant pas d'une année à l'autre s'ils travailleront à Québec ou à Rimouski. Et c'est la même inquiétude du côté des étudiants.

B- DE 1967 À NOS JOURS

En 1967, la Loi 21 crée les Collèges d'Enseignement Général Et Professionnel. Toutes les écoles dispensant un enseignement de niveau collégial devront être rattachées à un cégep. Pendant que les études et les discussions autour de l'enseignement maritime se poursuivent, le gouvernement du Québec démontre sa détermination à régler le problème, même s'il lui faudra quelques années encore avant d'y arriver. A preuve, le mémoire de janvier 1971 de la Direction générale de l'enseignement collégial ("Le point") relativement à l'intégration de l'enseignement maritime:

> *"L'intégration de l'enseignement maritime actuellement dispensé par l'Institut de technologie maritime (Québec) et de l'Institut de marine (Rimouski) à un cégep, est une intention ferme du ministère, à réaliser dans les meilleurs délais et de toute façon avant la fin de la présente année scolaire, comme en font foi les récentes décisions budgétaires."*

"Ces enseignements doivent se donner dans un cadre institutionnel approprié, permettant de conserver l'identité distincte des enseignements maritimes..."

"L'Institut de marine, qui pourrait bientôt regrouper quelque quatre cents (400) étudiants, devrait, avec le temps, développer d'autres enseignements de niveau collégial, dans le domaine général de l'océanographie. Des collaborations utiles avec les universités sont pensables. On peut également envisager de développer certains aspects des techniques de transport; à cet égard, l'intégration à un cégep pourrait faciliter d'intéressants développements."

"Le secteur maritime répond à une certaine tradition québécoise et le marché du travail est intéressant, tant au plan de la rémunération de la carrière que les ouvertures nombreuses. L'Institut devrait constituer un élément dynamique et attrayant dans le système collégial."

Le 18 mai 1971, un décret ministériel (1776), décide de l'intégration de l'enseignement maritime à partir du premier juillet 1971 au cégep François-Xavier Garneau.

Le 28 août 1974, ce décret est abrogé et remplacé par un nouveau décret (3103-74), qui stipule que l'enseignement est dorénavant assumé par le cégep de Rimouski, conformément à un cadre organisationnel déjà imposé au cégep François-Xavier Garneau.

Mais les guerres de toutes sortes ne sont pas terminées et des groupes font d'incessantes pressions auprès du ministère de l'Éducation pour que l'enseignement maritime soit rapatrié à Québec, surtout à la faveur d'un changement de gouvernement en 1976. Finalement, le 27 mai 1977, dans une déclaration,

monsieur Jacques-Yvan Morin, alors Ministre de l'éducation, met fin définitivement aux discussions et maintient la décision d'août 1974.

Et en plus, ce problème de localisation se doublait de difficultés internes quant à la mise en application de la décision d'intégration de ces enseignements, le cégep de Rimouski n'ayant pas attendu la fin de toutes ces discussions pour donner suite à la volonté gouvernementale.

Dès le moment où il fut confirmé, en 1974, que l'enseignement maritime relèverait du cégep de Rimouski, ce dernier s'est mis résolument à la tâche et a entrepris de doter cet enseignement de locaux, d'équipement et de personnel à la mesure des besoins en formation dans ce secteur. Par exemple, le Collège a procédé:

1- à l'acquisition et au réaménagement de l'Institut Monseigneur Courchesne au coût de 4 600 000 $.

2- à l'achat d'équipement spécialisé et de matériel didactique pour un montant de 1 800 000 $.

3- à la réorganisation de stages, en prévoyant un budget annuel de 450 000 $.

4- à la consolidation des centres d'éducation des adultes, particulièrement à Québec et à Montréal.

5- au prolongement de nombreux services du Cégep à l'Institut.

Donc, malgré des difficultés de parcours, nous avons alors mis en place tout ce qu'il fallait pour qu'on puisse reconnaître à cet enseignement un statut particulier. C'est alors que, le 22 juin 1979, fut promulguée la Loi 25, modifiant la loi sur les collèges.

L'article 17 a) donne aux collèges la possibilité de demander au Ministre la création de CENTRES SPÉCIALISÉS. Cette loi venait à point, permettant de couronner tous les efforts du cégep de Rimouski. Le 12 juin 1980, le Conseil d'administration créait un comité sur le statut de l'enseignement maritime, dans le but de donner suite à cette ouverture offerte par la loi.

CHAPITRE II

LE COMITÉ D'ÉTUDE

L'histoire des dix (10) dernières années, ponctuée d'une kyrielle de problèmes, laisse voir que l'intégration fut parfois plus théorique que pratique, aucun cadre précis, comme des règlements ou des politiques adoptés par le conseil, ne venant en préciser les modalités.

Le mandat confié par le conseil au comité fut donc le suivant:

a) *Préciser les secteurs d'activités devant être intégrés, c'est-à-dire appelés à suivre les politiques et les règlements généraux du collège et ceux qui, en raison de leur spécificité, commandent des règles particulières;*

b) *Définir les principales fonctions exercées au Centre spécialisé tant au point de vue de la responsabilité qu'à celui des liens fonctionnels et structurels avec les autres fonctions du collège;*

c) *Préciser tout autre aspect pouvant favoriser le développement de ce type d'enseignement.*

Les cinq (5) membres du comité se sont réunis pendant plus de quarante (40) heures. De plus, ils se sont adjoint deux consultants de la firme H.-Marcel Caron et Compagnie, société affiliée à Woods Gordon, l'un conseiller en administration et l'autre docteur en psychologie industrielle.

Ces derniers ont d'abord préparé un questionnaire qui fut rempli par quinze (15) personnes (commandant, autres cadres de l'Institut, cadres de la direction du Cégep...), qu'ils ont par la suite rencontrées individuellement. De plus, six (6) groupes homogènes (des professeurs-coordonnateurs de département, les officiers de formation, l'exécutif du syndicat des professeurs, des étudiants de divers niveaux...) purent également faire connaître leur point de vue lors d'échanges avec les consultants. Ces diverses rencontres se sont étendues sur trois (3) journées complètes.

Enfin, des représentants du ministère fédéral des Transports, de la Direction générale de l'enseignement collégial et du monde maritime furent rencontrés.

Par la suite, les consultants ont remis au comité un rapport dans lequel ils faisaient part de leurs observations et d'un certain nombre de recommandations. Parmi les lacunes relevées, on peut noter:

a) Les principaux problèmes qui affligeaient ce secteur dans les premières années à cause du désir d'autonomie, d'indépendance et même d'isolationnisme de certaines personnes, ont continué d'exister et ont contribué à creuser un fossé entre les personnels du Cégep et ceux de l'Institut;

b) Une mauvaise compréhension, surtout par les gens travaillant à l'Institut, de l'allégeance et de la signification de

l'appartenance au réseau collégial. Les consultants ont eu l'impression que le personnel de l'Institut avait tendance à déplacer le centre premier des responsabilités au ministère fédéral des Transports et au ministère fédéral des Communications plutôt qu'au ministère québécois de l'Éducation.

c) La carence majeure, toujours selon les consultants, c'est l'absence d'une définition claire de la mission de l'Institut.

Après avoir pris connaissance de l'ensemble du rapport des consultants et après avoir eux-mêmes fait d'autres consultations, les membres du comité ont soumis au Conseil d'administration, au mois de juin 1981, un rapport final, dans lequel ils faisaient part de treize (13) recommandations, dont quelques-unes devraient être entérinées ultérieurement par le Ministre de l'éducation.

Ces recommandations portaient sur:

a) La définition de la mission spécifique du centre spécialisé;

b) La création d'un centre spécialisé;

c) La création d'un comité de gestion, d'un comité pédagogique et d'un comité de régie interne;

d) La création d'un comité pour étudier tout le problème du régime de vie;

e) La définition du rôle du commandant et des autres cadres affectés à l'Institut;

f) L'abolition du modèle organisationnel actuel.

Devant l'urgence de la situation signalée par le comité au sujet du régime de vie, le Conseil d'administration a immédiatement créé un nouveau comité avec mandat "de réviser le cadre de vie imposé actuellement aux étudiants de l'Institut."

Plus particulièrement, ce comité devait évaluer si l'internat, le port de l'uniforme et le règlement para-militaire étaient souhaitables. A sa réunion de septembre, le Conseil d'administration entérinait les douze (12) autres recommandations.

CHAPITRE III

LA SITUATION ACTUELLE

Les conclusions de l'étude sur le statut conduisent à la création d'un centre spécialisé. L'analyse de la situation démontre qu'il s'agit bien plus de la reconnaissance d'une situation de fait.

A- LES INVESTISSEMENTS

Un édifice a été acheté au coût de sept cent dix mille (710 000) dollars et des travaux y ont été réalisés pour un montant de trois millions huit cent quatre-vingt-dix-huit mille (3 898 000) dollars. Des achats en mobilier, appareillage et outillage ont été effectués pour une somme d'environ un million sept cent soixante-douze mille six cents (1 772 600) dollars. Pour les fins de l'éducation aux adultes, des locaux sont loués, depuis plusieurs années à Québec et Montréal et un Centre de Fonctions d'Urgence en Mer est en voie de construction à Saint-Romuald, au montant de un million cinq cent mille (1 500 000) dollars.

B- LE PERSONNEL

Quarante-cinq (45) professeurs assurent l'enseignement régulier; de plus, trois (3) cadres et trois (3) gérants sont affectés à l'enseignement maritime, de même que quatre (4) professionnels; trente-six (36) personnes assument diverses tâches de soutien.

C- ÉVOLUTION DES CLIENTÈLES

La clientèle régulière en 1981-82 est de trois cent vingt-sept (327) étudiants, répartie comme suit (excluant les étudiants actuellement en stage sur les bateaux):

- 114 en mécanique
- 168 en navigation
- 27 en architecture navale
- 18 en radiocommunication

Les prévisions pour l'année 1982-83 sont de l'ordre de quatre cent quinze (415) étudiants environ.

- 315 étudiants étaient inscrits en techniques maritimes en 1980-81;
- 264 en 1978-19;
- 196 en 1976-66;
- 137 en 1973-74.

Du côté de l'éducation aux adultes, les statistiques sont les suivantes pour les centres de Québec, Montréal, Rimouski et les autres centres saisonniers:

	1981-82	1980-81	1979-80	1978-79	1977-78
Navigation (1)	411	348	338	295	264
Mécanique (2)	180	152	146	129	115
Architecture navale	26	22	21	19	17
Autres (3)	40	40	38	32	29
TOTAL	663	562	543	475	425

(1) Comprend les cours de matelot.

(2) Comprend les cours d'assistant-mécaniciens.

(3) Autres: Programmes de tutorat, cours pour plaisanciers, cuisine...

D- LES SERVICES INTÉGRÉS

Déjà, dans le cadre de l'intégration, plusieurs services généraux du Collège assument leur responsabilité de gestion à l'Institut, notamment au niveau de:

- la gestion du personnel;
- la gestion financière;

- la gestion des documents et archives;
- la surveillance et l'entretien des terrains et immeubles;
- l'informatique;
- les achats;
- l'imprimerie;
- le système d'admission des étudiants;
- les moyens d'enseignement (bibliothèque et audio-visuel);
- l'information et les communications.

D'autre part, l'identification institutionnelle de l'Institut auprès du ministère de l'Éducation est déjà intégrée au code qui désigne le cégep de Rimouski.

En résumé, l'intégration des systèmes administratifs est pratiquement chose complétée. Il reste encore à examiner ce qui peut être fait du côté des services aux étudiants, de l'organisation de l'enseignement et de l'information scolaire.

Cependant, certains services sont demeurés distincts, comme découlant plus particulièrement de la spécificité: éducation des adultes, les départements d'enseignement, l'organisation des stages, le placement.

Le modèle d'intégration mis en place est fondé sur une conception plutôt organique de la réalité, par rapport à une conception mécaniste. Il repose

> *"sur l'interpénétration des composantes fonctionnelles des systèmes et, en ce sens, cette intégration facilite largement le développement des services concernés parce qu'elle place les besoins priorisés de l'enseignement maritime au même rang que les besoins priorisés des autres secteurs de l'enseignement. C'est, selon nous, dans ce modèle d'intégration qu'on peut véritablement parler d'échanges de services, puisqu'on réaménage alors l'ensem-*

ble des ressources disponibles et qu'on les exploite pour une satisfaction optimale des besoins priorisés, aussi bien dans le secteur de l'enseignement maritime que dans tous les autres secteurs de l'enseignement."

Comme le dit fort justement l'auteur de cette réflexion, monsieur Carol Amiot,

"la conception d'une pleine intégration des enseignements maritimes au Collège assure finalement à l'Institut de meilleures garanties de performance dans l'atteinte de ses objectifs spécifiques, et ce, principalement parce que l'Institut intègre pleinement ses besoins et ses exigences aux priorités du Collège."

E- LES BUDGETS

Pour l'année 1981-82, les sommes suivantes sont prévues aux fins de l'enseignement maritime:

- Salaires et bénéfices marginaux (professeurs):	1 469 000
- Salaires et bénéfices marginaux (autres):	957 400
- Stages:	480 000
- Autres dépenses:	530 500
Sous-total	3 456 900
- Education permanente:	875 000
Grand total	4 311 900

F- LES STAGES

Déjà, il y a quatre (4) ans, le Collège avait jugé ce dossier suffisamment prioritaire pour s'y attaquer de front. Le mode de fonctionnement alors en vigueur a été complètement repensé.

Jusqu'en 1975, les stagiaires étaient presque tous embarqués sur le même navire. A partir de 1975, des navires furent sélectionnés et leur personnel mis à contribution. En 1978-79, de nouvelles ententes furent signées avec les propriétaires de navires, lesquelles prévoyaient précisément le rôle de chacun des intervenants. Le nombre d'étudiants placés sur les navires au cours de cette même période passait de soixante (60) à plus de deux cents (200) et le montant payé quotidiennement pour chacun d'eux de neuf (9) dollars à vingt (20) dollars.

En résumé, au cours de l'année 1980-81, deux cent quarante (240) cadets ont été en stage en mer pendant les trois (3) périodes d'entraînement déterminées par le calendrier scolaire. Vingt-six (26) compagnies maritimes différentes, totalisant soixante-dix (70) navires de divers types, ont participé à notre programme de stages. En majorité, les cadets ont approfondi leurs connaissances sur le fleuve, dans l'estuaire, le golfe Saint-Laurent et sur la côte est américaine.

G- UN CADRE ORGANISATIONNEL NON APPLIQUÉ ET INAPPLICABLE

Lors de l'intégration de l'enseignement maritime à notre cégep, le 18 août 1974, un modèle organisationnel voulait préciser certains aspects de cette

intégration. Depuis, plusieurs articles de ce modèle n'ont jamais été appliqués et d'autres se révélèrent source de difficultés.

L'évolution de la situation ces dix (10) dernières années et l'octroi d'un statut de centre spécialisé ont rendu ce modèle organisationnel caduc et c'est pourquoi le conseil a décidé d'en demander l'abrogation.

CHAPITRE IV

UN CENTRE SPÉCIALISÉ, POURQUOI?

Comme le démontrent les faits, le collège de Rimouski a toujours reconnu une certaine spécificité à l'enseignement maritime. La loi nous permet maintenant de consacrer d'une façon spéciale cette spécificité, en créant un centre spécialisé.

Les raisons pour ce faire rencontrent d'emblée les objectifs poursuivis par les auteurs du Livre blanc dont s'est inspirée la Loi sur les collèges.

A- LA VOLONTÉ GOUVERNEMENTALE

Dès 1970, on sent nettement une volonté gouvernementale de doter le Québec d'un enseignement de qualité en techniques maritimes en réglant une fois pour toutes les différents contentieux dans ce dossier. Que l'on pense ici aux décrets promulgués en 1971, en 1974, et à la déclaration de 1977 de

monsieur Jacques-Yvan Morin, alors ministre de l'Éducation, permettant au collège de Rimouski de se mettre à la tâche.

D'autre part, diverses autres déclarations gouvernementales réaffirment une même volonté de développer ce type d'enseignement, en proposant par exemple la création d'une marine marchande québécoise, la revitalisation du secteur des pêches, et la mise en chantier d'un plus grand nombre de chalutiers de haute-mer. Il en est de même des efforts déployés par le gouvernement pour que se développent davantage les ports du Québec, de façon à les rendre capables de répondre à l'accroissement d'activités prévues dans ce secteur.

B- LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE

En cette période où le taux de chômage est élevé, il est réconfortant de penser qu'il est un domaine où les possibilités de développement sont prometteuses et où le placement est excellent. Parlons d'abord des possibilités de développement industriel.

1. Les ports:

Dans son édition du 16 janvier 1982, le Soleil nous apprenait que la majorité des ports du Québec avaient connu, malgré qu'à peu près tous les secteurs de l'économie soient en crise, une excellente année 1981 et qu'il en serait probablement de même en 1982. Les quelques chiffres suivants pour les seuls ports de l'Est du Québec, constituent la preuve de cette vitalité:

	Navires (81)	Tonnage (en million) 1980	1981
Sept-Iles	1 100	27,8	28,3
Port-Cartier	724		18,4
Québec	1 126	17,4	18,4
Gros-Cacouna	20		100 000 t.
Rimouski	195	539,000 t.	650 000 t.

Et tout ce va-et-vient nous permet bien sûr d'importer une grande variété de marchandises, mais nous permet surtout d'exporter à meilleur coût des produits de toutes sortes. Que l'on pense au bois, au fer, au charbon, aux produits agricoles...

Quand on sait que le transport par mer est l'un des moins coûteux et qu'il est possible pour un pays de signer une entente avec un autre pays par laquelle ceux-ci deviennent respectivement responsables du transport de 40 o/o des importations et des exportations entre ces deux pays, on comprend l'importance pour le Québec d'accélérer la formation de personnes appelées à participer à l'essor de ce secteur.

2. Les chantiers maritimes

Encore ici, les statistiques sont éloquentes: environ quatorze mille (14 000) emplois au Canada, dont plus de trois mille (3 000) au Québec.

Et cela n'est rien en comparaison de ce qui s'annonce, si les projets de développement prévus se concrétisent. Par exemple, dans le cadre de

projets reliés à l'autosuffisance énergétique, c'est vingt (20) pétroliers brise-glaces de cent vingt mille (120 000) tpl qu'il faudrait construire pour le transport d'environ vingt-quatre (24) millions de tonnes de pétrole par an; c'est également dix (10) à quinze (15) méthaniers arctiques de cent quarante mille (140 000) mètres-cubes.

D'autres projets sont également annoncés: programme de construction de frégates de patrouille pour la marine canadienne, évalué à plus d'un milliard et demi de dollars; renouvellement et conversion de navires des Grands Lacs...

Et même si ces projets ne se réalisaient qu'à moitié, on dit qu'il faudrait doubler la capacité des chantiers de construction et le nombre d'employés qui y travaillent. L'achat du chantier de Lauzon par DOME Petroleum nous laisse croire qu'il sera possible pour le Québec de se tailler une place de choix dans ce secteur, aux retombées importantes pour notre économie.

3. Les pêches:

Dans son "Énoncé de politique économique", Bâtir le Québec, le gouvernement consacre tout un chapitre à l'industrie de la pêche, annonçant son intention bien arrêtée de revitaliser ce secteur.

Il y fait mention de son désir de reconstituer la flotte de pêche, "les efforts gouvernementaux devant porter sur les bateaux de moyen tonnage pour la pêche côtière et ceux de gros tonnage pour la grande pêche." Les auteurs pensent même que ces constructions de navires devraient permettre dans un premier temps l'embauche de trois cents (300) personnes.

Et déjà les statistiques sont à l'effet que nous manquons de personnel qualifié pour construire les navires et les manoeuvrer.

C- L'ÉVOLUTION DE LA TECHNOLOGIE

Le secteur maritime, et plus particulièrement la construction et la manoeuvre des navires, en est un appelé de plus en plus à faire appel à une "haute technologie." Lors de la troisième conférence nationale sur la marine en mai 1980, M. J.-G. Holborn décrivait ainsi l'évolution rapide survenue ces dernières années:

> *"Les moteurs diésels sont maintenant capables de produire des puissances auxquelles on n'aurait même pas osé rêver il y a une quinzaine d'années, les pressions des chaudières ont augmenté et les machines à vapeur sont devenues de plus en plus complexes. La turbine à gaz a fait son apparition comme source principale d'énergie des navires marchands."*

> *"L'utilisation d'une foule d'instruments, ainsi que de systèmes de commande, de surveillance et d'alarmes compliqués qui comportent des dispositifs hydrauliques, pneumatiques et électroniques est devenue chose courante. L'installation de meilleurs systèmes automatiques de détection et d'extinction des incendies ainsi que de systèmes de commande des machines plus perfectionnées: commande passerelle/moteur, démarrage automatique des génératrices d'électricité, des pompes, etc..."*

"La présence de matériel d'épuration des eaux usées et de système de traitement du carburant ainsi que le traitement chimique des circuits d'eau de refroidissement et des chaudières qui fonctionnent dans des conditions exigeantes et difficiles rend la tâche encore plus complexe."

"A cause de la spécialisation et des tendances commerciales en constante évolution, on a dû avoir recours à de nouveaux types de navires de jauge, de puissance et de vitesse supérieures. Ainsi, on a vu apparaître les navires porte-conteneurs, les pétroliers géants, les transporteurs de produits chimiques, les navires, GNL (gaz naturel liquide) et GPL (gaz propane liquéfié), les navires porte-wagons, les transrouliers, les navires porte-barges et une foule d'autres types de bâtiments."

"Ces nouveaux types de navires ont été équipés de systèmes encore plus complexes, notamment des générateurs de gaz inerte, des dispositifs de rinçage au mazout, des systèmes de récupération des gaz d'évaporation des cargaisons, des systèmes à carburants mixtes, des systèmes complexes de manutention des cargaisons, des systèmes supplémentaires de réfrigération et de climatisation pour n'en nommer que quelques-uns."

"A tous ceux-ci et à d'autres, il faut ajouter des services supplémentaires et d'autres équipements pour respecter une multitude de prescriptions législatives et de normes relatives à la lutte contre la pollution et à la protection de l'environnement. On ne peut non plus ignorer certaines autres innovations comme la navigation par satellite, les enregistreurs de fac-similés météorologiques, le télex maritime, les dispositifs anti-abordage complexes, etc."

D'autre part, qui n'a pas entendu parler du transport par mer de produits chimiques liquides en vrac et de gaz liquéfiés. Le transport de gaz naturel liquide est maintenant possible, grâce aux progrès techniques réalisés tant

dans la conception des navires que par le choix des matériaux utilisés pour leur construction.

Voici quelques-uns des problèmes que doivent affronter les officiers oeuvrant sur ces navires et pour lesquels il est nécessaire qu'ils reçoivent une bonne formation: la construction totalement différente des navires, construction, contenu et isolation des citernes, utilisation de matériaux cryogéniques, propriétés et dangers du gaz naturel, procédé de liquéfaction, manutention de la cargaison en circuit fermé, commande automatique, méthode de surveillance des gaz et de mise en atmosphère interne, utilisation d'azote, évaporation de la cargaison, effets sur l'environnement et mesures d'urgence à prendre, etc... En outre, les officiers doivent connaître les exigences de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale et les autres prescriptions règlementaires.

Enfin, un autre volet important, c'est la valeur des navires et de leur cargaison, qui peut varier dans le premier cas de dix (10) à cent cinquante (150) millions et dans l'autre de un (1) à soixante-quinze (75) millions, pour un total dépassant parfois deux cents (200) millions.

Ces chiffres font clairement ressortir l'ampleur des investissements en cause et les risques financiers que courent les propriétaires et les assureurs en transportant des marchandises par mer. Ces données mettent aussi du même coup en évidence l'importance des fonctions des officiers de navires à qui il incombe de mener le navire à bon port et d'assurer la livraison de la cargaison et justifient amplement la nécessité de recruter des officiers d'une compétence professionnelle inattaquable.

D- LE PLACEMENT ET LES BESOINS DE L'INDUSTRIE

Point n'est besoin d'épiloguer très longuement sur les nombreuses possibilités d'embauche pour nos finissants, tant dans le domaine maritime que dans l'industrie en général. En effet, il existe présentement une pénurie importante d'officiers qualifiés et le Comité Consultatif national de formation maritime prévoit que celle-ci ne pourrait être comblée avant bien des années. A titre d'exemple, spécifions qu'il faudra, d'ici 1987, remplacer 48 o/o des officiers de ponts et 55 o/o des officiers mécaniciens oeuvrant à bord des navires qui transitent sur les Grands Lacs, puisque la plupart approchent du moment de la retraite. Selon la Guilde de la marine marchande, c'est sept cents (700) officiers-mécaniciens qu'il faudrait dans les prochaines années.

Et ceci ne tient pas compte des besoins en personnel qualifié pour les navires au cabotage, les traversiers et autres navires divers opérant au Québec et au Canada.

Dans le domaine du transport du pétrole et du gaz naturel dans le Grand Nord, les besoins prévus pour l'année 1986 sont évalués à environ quatre cents (400) officiers brevetés.

A notre époque où l'on dit qu'il n'y a pas de marine marchande canadienne, on serait tenté de croire qu'il n'y a pas non plus de marins, ni de postes disponibles pour ceux-ci sur les navires. Il existe cependant une marine marchande canadienne qui oeuvre sur les Grands Lacs, sur le fleuve et dans le golfe Saint-Laurent, ainsi que sur les côtes est et ouest du pays. Quelques navires opèrent aussi au long cours sous pavillon canadien. Donc, sans avoir de marine marchande importante au long cours, il y a quand même une demande très forte pour les officiers de marine compétents et qualifiés au Canada.

En 1973, il y avait quatorze mille (14 000) marins sur les navires marchands et quinze mille (15 000) autres sur les bateaux de pêches. De plus, sept mille quatre cent vingts (7 420) marins étaient employés sur les différents types de navire appartenant au gouvernement du Canada. Cette même année, 52 o/o des officiers en navigation et 61 o/o des officiers en mécanique ne possédaient pas le brevet requis pour le poste qu'ils occupaient. La situation est à peu près la même aujourd'hui.

On peut donc affirmer qu'au rythme actuel de croisière des Instituts de marine qui existent au Canada, il faudrait plusieurs années avant que ce seul besoin soit comblé. Il y a en outre, beaucoup de postes qui sont offerts aux techniciens dans différents domaines. Qu'il nous suffise d'énumérer un certain nombre de tâches que peuvent remplir nos finissants:

En technique d'architecture navale: Dans le domaine de la conception, le technicien pourra oeuvrer comme: dessinateur, estimateur, adjoint à l'ingénieur, technicien du bureau d'étude (concepteur), technicien vérificateur. Dans le domaine de la production, il pourra cumuler ou occuper l'une des fonctions suivantes: technicien aux essais, technicien de la vérification des travaux de production, adjoint au responsable de projets, assistant-gérant de navires en construction et technicien de l'assurance qualité.

En navigation: Outre de pouvoir évidemment agir comme officier-navigateur ou pilote, le finissant pourra devenir gérant d'une compagnie maritime ou autres compagnies connexes; travailler au sein de la Fonction publique comme expert maritime, inspecteur, maître de port, oeuvrer au sein d'une société de classification internationale...

En technique du génie mécanique de la marine: Outre de travailler sur les navires, le diplômé peut agir comme inspecteur de navires pour le ministère fédéral des Transports, les sociétés de classification et les compagnies d'assurance, ou occuper divers postes de gérance ou de vente pour les compagnies maritimes ou autres.

Quant au diplômé en radiocommunication, il agit comme opérateur radio sur les navires ou dans les diverses stations côtières québécoises et canadiennes ou travaille pour le ministère fédéral des Communications ou celui des Transports.

Comme on vient de le voir, les débouchés sont nombreux,ce qui fait que les options maritimes dispensées au Canada et au Québec particulièrement, sont parmi celles qui offrent les meilleures possibilités d'emploi dans le réseau de l'enseignement collégial. On peut facilement affirmer que 100 o/o de nos diplômés oeuvrent dans leur domaine.

Les deux (2) tableaux placés en annexes 1 et 2 indiquent plus précisément la situation de l'emploi.

E- LE PERFECTIONNEMENT ET LA FORMATION

Il serait peut-être superflu de s'attarder à décrire très longuement les besoins en formation et perfectionnement des travailleurs de l'industrie maritime, surtout si l'on songe:

- aux développements technologiques récents ou à venir dont il a déjà été question;

- qu'un fort pourcentage du personnel qui oeuvre à bord des navires n'a pas les diplômes requis.

De leur côté, les enseignants ont d'aussi grands besoins de perfectionnement, car il est important qu'ils soient bien au fait des derniers développements. Des cours, stages, sessions, conférences devront donc être organisés régulièrement pour y répondre.

L'examen des deux (2) tableaux suivants démontre bien l'étendue des besoins.

PRÉVISION DES BESOINS EN FORMATION

A- Dans la marine marchande du Canada

	Besoins en formation 1976-80	Besoins annuels en formation	o/o annuel des travailleurs à former par rapport au nombre employé en 1980
Officiers de pont brevetés	6 989 (27.7 o/o)	1 383 (27.7 o/o)	34 o/o
Mécaniciens brevetés	5 616 (22.2 o/o)	1 123 (22.2 o/o)	40.1 o/o
Travailleurs non brevetés	12 640 (50.1 o/o)	2 543 (50.1 o/o)	19.1 o/o
TOTAUX	25 245 (100 o/o)	5 049 (100 o/o)	25.1 o/o

Source: CCNFM (Comité consultatif national de formation maritime - Ministère fédéral des Transports)

B- Pour les québécois oeuvrant dans le secteur maritime (1er avril 1982 au 3 mars 1983)

Description du cours	Nombre d'individus à former	Nombre de jours-élèves	o/o du volume d'activités
Officier de pont	270	16 200	41 o/o
Officier de mécanique	95	5 700	14 o/o
Simulateur radar	48	480	2 o/o
Cuisinier de navire	36	2 160	5 o/o
Matelot de pont	60	3 600	9 o/o
Assistant mécanicien	45	2 700	7 o/o
Architecture navale	12	2 400	6 o/o
Adm. maritime	15	900	2 o/o
Transport, matières dangereuses	75	2 250	6 o/o
Fonctions d'urgence en mer	168	2 520	7 o/o
Automation et contrôle	30	450	1 o/o
TOTAL	854	39 360	100 o/o

Source: Service éducation permanente, Institut de marine du cégep de Rimouski

F- LA RECHERCHE

On oublie souvent que le niveau collégial constitue, pour un certain nombre de domaines du savoir, le plus haut niveau québécois d'enseignement. C'est ainsi qu'en techniques maritimes, aucune autre institution au Québec, de quelque niveau que ce soit, ne dispense un enseignement de même nature.

Pour sa part, le Conseil des collèges, dans son Avis au Ministre sur la recherche scientifique pense qu'à "ce seul titre de plus haut niveau d'enseignement, le niveau collégial est habilité à assumer des responsabilités de recherche en ces domaines du savoir appliqué."

Et le conseil d'ajouter "qu'il y a une pertinence accrue lorsqu'on constate que plusieurs de ces techniques... impliquent des secteurs clés de l'économie québécoise." Fort pertinemment, le conseil conclut:

> ***"La création de centres spécialisés constituera sans doute l'un des moyens les plus valables pour répondre à la recherche dans ces secteurs d'activités."***

Du côté des techniques maritimes, il y aurait beaucoup à faire. Le premier geste à poser serait de procéder à un inventaire, le plus exhaustif possible, des besoins en recherche. Une consultation des gouvernements et des milieux maritimes permettrait d'établir les priorités.

La recherche pourra prendre diverses formes, compte tenu de la polyvalence des ressources disponibles. Par exemple, le Centre spécialisé, comme le dit un document du Service de Recherche et Développement de la Direction générale des études collégiales, pourra:

- s'associer à d'autres partenaires, comme les entreprises ou les universités;

- exécuter des recherches commanditées par le secteur privé ou des organismes gouvernementaux;

- participer à la planification et la supervision de la recherche, en identifiant des pistes, en définissant des mandats, en assurant l'encadrement et l'évaluation des travaux.

Il pourra arriver également que, pour tenir compte de l'évolution et des besoins nouveaux de l'industrie, le travail entrepris conduise au développement de nouveaux programmes, par exemple, dans le domaine du transport des matières dangereuses.

Toutes ces activités entretiendront entre le secteur maritime et le Centre spécialisé une constante interaction, celui-ci devenant un chef de file et un agent de changement et d'animation du milieu.

Cependant, il faut bien préciser, comme il est d'ailleurs dit dans le rapport du comité sur le statut de l'enseignement maritime, que cette fonction ne pourra se clarifier qu'une fois qu'auront été réalisées les fonctions prioritaires du centre.

CHAPITRE V

MISSION, OBJECTIFS ET PRIORITÉS DU CENTRE SPÉCIALISÉ

Nous allons maintenant consacrer une section importante de ce document à décrire la mission, les objectifs et les priorités du centre.

A- MISSION ET OBJECTIFS

Dans son rapport au Conseil d'administration, le comité sur le statut identifiait comme un problème majeur le fait que la mission de l'Institut ne soit pas clairement définie et partagée. Cette lacune est apparue au comité comme à la source même de nombreux problèmes: réticence à l'intégration, importance plus ou moins reconnue du diplôme d'études collégiales par rapport au brevet fédéral, connaissance insuffisante des avantages de faire partie du réseau collégial...

Le comité, voulant combler cette carence, a d'abord défini les deux éléments suivants comme mission du centre spécialisé:

1- *Comme partie intégrante du Cégep, le centre spécialisé doit évidemment poursuivre la même mission générale, à savoir:*

1.1 Développer les capacités d'adaptation et de création chez l'étudiant de façon à ce qu'il puisse faire face à la société en rapide évolution dans laquelle il vit et vivra.

1.2 L'étudiant devient le centre des préoccupations pédagogiques et la formation qu'il recevra visera à développer son dynamisme, sa créativité, sa participation et sa maturité intellectuelle et affective.

1.3 Le Cégep doit devenir un instrument de promotion dans les domaines social, économique et culturel et dans le domaine des loisirs.

2- *A cette première mission se joindra la mission spécifique suivante:*

2.1 Le centre doit former des techniciens spécialisés, dans les différentes options offertes, en ayant le souci de développer chez ses étudiants des qualités de leadership et de responsabilité. En accord avec le ministère de l'Education du Québec, les programmes devront tenir compte des exigences du ministère fédéral des Transports, de façon à faciliter aux étudiants qui le désirent l'obtention d'un brevet d'officier.

2.2 Pour répondre aux besoins du secteur maritime, l'Institut aura la responsabilité de la formation continue des officiers et futurs officiers et pourra être appelé à mettre à la disposition de l'industrie ses ressources pour l'aider à résoudre certains problèmes techniques.

2.3 Enfin, une fois les fonctions prioritaires du centre réalisées, se dessinera peu à peu celle de la recherche appliquée.

Cette mission étant clarifiée, il en découle, pour le Collège, un certain nombre de priorités à court, moyen et long terme.

B- PRIORITÉS

A court terme

1. Analyser les contenus de cours, évaluer les programmes, les réviser si nécessaire et possiblement créer de nouveaux programmes:

   La réputation de l'Institut est déjà connue et les diplômés déjà sur le marché du travail témoignent de la qualité de l'enseignement qu'ils y ont reçu.

   Cependant, compte tenu de l'évolution rapide de la technologie dans le domaine, compte tenu des besoins manifestés par l'industrie et compte tenu de l'intégration de cet enseignement au réseau collégial, le maintien d'une révision régulière des programmes nous apparaît nécessaire. Une telle analyse permet d'apporter les ajustements qui s'imposent et, si nécessaire, peut même conduire à l'élaboration de nouveaux programmes.

2. Améliorer le système de stages

Déjà, il y a quelques années, des modifications ont été apportées concernant l'organisation et l'évaluation des stages, de même qu'à leur intégration au programme général de l'étudiant. Il faut continuer dans cette voie, particulièrement pour tenir compte des recommandations du comité spécial sur le régime de vie.

Surtout, nous entendons impliquer encore davantage les propriétaires de navires dans cet important processus de formation, puisqu'il permet à l'étudiant de vérifier à la fois les connaissances théoriques acquises, mais aussi ses qualités personnelles et ses aptitudes à exercer telle profession.

3. Développer le secteur de l'éducation permanente

Nous avons déjà constaté précédemment que les besoins dans ce secteur étaient immenses. Le collège de Rimouski s'est déjà impliqué dans ce domaine en maintenant, entre autres, deux (2) centres principaux de formation à Québec et à Montréal, voulant par là satisfaire aux besoins. Il entend continuer ainsi de façon à réaliser ses objectifs:

- d'abord permettre à ceux qui sont déjà dans la profession de maintenir leurs connaissances à jour en rapport avec les nouveaux développements technologiques;

- permettre à ceux qui ne détiennent pas les diplômes exigés pour l'exercice de leur profession de les acquérir;

- finalement offrir à l'industrie des possibilités de formation sur mesure pour leurs employés.

4. Améliorer l'information scolaire

Les possibilités d'emploi qui s'offrent aux jeunes dans ce secteur étant immenses, il est important de bien les en informer.

D'autre part, il faut faire en sorte que les étudiants qui entreprendront un programme de techniques maritimes soient bien conscients de ses exigences.

Enfin, nous espérons pouvoir augmenter le taux de persévérance des étudiants qui s'inscrivent en collège I par rapport à ceux qui terminent en collège III.

5. Compléter l'organisation d'un centre d'enseignement en fonctions d'urgence en mer (F.U.M.)

La construction de ce centre est en cours à Saint-Romuald et le collège de Rimouski devra voir rapidement à ce que l'organisation du centre et l'engagement du personnel requis soient complétés, de façon à ce que l'enseignement puisse débuter dès la fin des travaux.

6. Continuer l'intégration

L'intégration devant dans tous les cas satisfaire aux critères de l'utilisation optimale des services déjà en place au Collège, de façon à éviter le dédoublement des ressources et assurer un service de qualité supérieure, le Collège entend poursuivre son examen du fonctionnement de certains services dans cette optique.

Par exemple, il en sera ainsi dans le cas des services de santé, de prêts et bourses, du socio-culturel, de pastorale, des résidences, des sports, de l'information et des communications (internes ou externes, relations extérieures), d'aide personnelle aux étudiants, de registrariat, de l'organisation de l'enseignement et autres moyens d'enseignement.

Compte tenu des descriptions de postes déjà adoptées, nous entendons procéder dans un avenir très rapproché à une révision complète de l'organigramme du Collège,(dont nous présentons d'ailleurs une version provisoire en annexe),pour tenir compte de cette nouvelle structure et nous comptons également réviser la définition actuelle des autres postes, comme par exemple ceux des professionnels ou des gérants, et faire les ajustements nécessaires.

C- PRIORITÉS À MOYEN ET LONG TERME

Compte tenu des ressources qu'il pourra consacrer au développement du centre spécialisé, le Collège entend se fixer d'autres objectifs, mais à moyen et long terme.

1. Répondre aux besoins

Lors de la construction du centre, le devis pédagogique prévoyait une clientèle régulière de cinq cents (500) étudiants. Jusqu'à maintenant, on peut observer un taux de croissance régulier et le Collège entend prendre tous les moyens pour que cet objectif soit atteint aussi rapidement que possible, de façon à répondre aux besoins de l'industrie.

Du côté de l'éducation aux adultes, les besoins n'ont pas cessé de croître, au contraire, et le Collège veut continuer à prendre les dispositions pour les satisfaire, en autant qu'il disposera des ressources nécessaires.

2. Être au fait des derniers développements technologiques

Rien ne laisse prévoir une modification à la tendance observée dans les années 70 concernant l'évolution de la technologie:

> *"La conception des navires et des machines va continuer de se perfectionner, les navires polyvalents vont se multiplier et la "conteneurisation" va s'intensifier. La taille et la complexité des navires spécialisés comme les transporteurs de produits chimiques et de gaz liquide augmenteront, tandis que des efforts considérables seront faits en vue d'améliorer les actuels systèmes de propulsion à vapeur et diésel, non seulement pour augmenter et diminuer leur consommation de carburant, mais également pour augmenter leur fiabilité, espacer les révisions et diminuer le temps improductif."*

> *"De plus, on aura sans aucun doute de plus en plus recours aux systèmes de commandes informatisées et à la micro électronique. On mettra l'accent sur l'installation d'équipement et de dispositifs permettant de comprimer davantage les équipages. L'installation des dispositifs antiabordage et antipollution, ainsi que l'application de mesures de sécurité à bord des navires se poursuivront de façon systématique." (Conférence de J.-G. Holborn)*

Voilà autant de domaines sur lesquels devront se pencher les enseignants en techniques maritimes. Voilà également autant de données dont devront tenir compte les cours dispensés. C'est pourquoi rien ne devra être négligé

pour que le corps professoral soit maintenu bien au fait des derniers développements technologiques.

3. Redonner aux francophones la place qui leur revient

Les statistiques démontrent que le nombre d'officiers francophones est inférieur à ce qu'il devrait être compte tenu de notre population. Le centre de Rimouski, comme unique centre francophone au pays, a une responsabilité particulière dans le développement de la francisation du secteur maritime, ce qui lui confère un rôle important dans:

- la promotion du fait français auprès des travailleurs et des étudiants;
- la recherche et le développement de méthodes d'enseignement de ces techniques;
- la production de matériel didactique original approprié;
- la collaboration à apporter aux diverses revues spécialisées;
- la présence à assurer à l'industrie et aux pays francophones.

4. Créer des liens avec le niveau universitaire

La proximité de l'INSR-océanologie de Rimouski et l'installation possible à Rimouski d'un centre de recherche sur la pêche maritime, laissent

entrevoir le développement d'une collaboration avec ces organismes, particulièrement dans le domaine de la recherche et de l'expertise au milieu. Notre personnel trouvera beaucoup d'intérêt dans la création de tels liens.

Peut-être qu'à plus ou moins long terme cet ensemble voué au développement maritime verra la nécessité de développer des programmes de niveau universitaire à l'intention de nos étudiants.

CHAPITRE VI

LE CENTRE SPÉCIALISÉ: SON FONCTIONNEMENT

Les pages précédentes ont décrit la mission, les objectifs et les priorités du Centre spécialisé. Nous y avons également décrit la situation actuelle. Ce chapitre nous permettra de préciser le fonctionnement envisagé par le conseil pour le Centre.

A- LE COMITÉ DE GESTION

Le Ministre, en accédant à notre demande de création d'un centre spécialisé, en vertu de la loi sur les collège, acceptera en même temps le comité de gestion tel que proposé.

Rôle

Le comité de gestion du Centre spécialisé est un comité consultatif au Conseil d'administration. Le comité de gestion donne un avis au Conseil

d'administration sur tout sujet ayant un impact direct et important sur les politiques de fonctionnement, le développement et les orientations du Centre, notamment:

- le plan de développement du Centre, c'est-à-dire sa mission, les objectifs qui en découlent et ses orientations;

- les ententes formelles au niveau du ministère de l'Éducation du Québec ou au niveau des ministères fédéraux ainsi qu'avec toutes autres parties externes telles les compagnies de navigation;

- les budgets d'opération ,d'investissement, en terme de développement.

Composition

- le Directeur général, président, membre ex-officio;

- un membre du Conseil d'administration du Collège (de l'extérieur);

- une personne choisie parmi l'ensemble du personnel, selon les modalités à définir, mais du même type que pour la désignation prévue au règlement numéro 1 (2.09);

- le Directeur des services pédagogiques;

- le Directeur du Centre (le Commandant);

- une personne du secteur industriel maritime;

- le Coordonnateur de l'enseignement régulier du Centre;

- le Coordonnateur de l'éducation permanente du Centre.

B- LE COMITÉ PÉDAGOGIQUE

Pour assurer la participation des enseignants à la gestion pédagogique et compte tenu de la spécificité de cet enseignement, le collège de Rimouski a l'intention de créer au Centre spécialisé un comité pédagogique.

Rôle

Le comité pédagogique est un comité consultatif au Commandant et au comité de gestion, à la demande de ce dernier, sur les sujets concernant la vie pédagogique du Centre spécialisé. Il est consultatif au comité de gestion en ce qui concerne tous les sujets d'ordre pédagogique pouvant avoir un impact sur les politiques de fonctionnement, le développement et l'orientation du Centre. Il est consultatif au Commandant pour les sujets reliés à l'administration courante de la pédagogie.

Composition

- le Directeur du Centre (le Commandant), président du comité;

- le Directeur des services pédagogiques du Collège;

- le Coordonnateur de l'enseignement régulier;

- le Coordonnateur de l'éducation permanente;

- un professeur par département, élu par l'assemblée départementale;

- trois (3) étudiants (un par niveau), élus par leurs confrères de chaque niveau.

C- LE COMITÉ DE RÉGIE INTERNE

Pour assister le Directeur du Centre (le Commandant) au niveau de l'application des politiques et de l'administration quotidienne, sera également créé le comité de régie interne. Composé du Directeur du Centre (le Commandant), président, du Coordonnateur de l'enseignement régulier et du Coordonnateur de l'éducation permanente, ce comité se réunira au moins une fois par mois.

D- LES FONCTIONS PÉDAGOGIQUES DU DIRECTEUR

La mission particulière telle que définie est de nature proprement pédagogique.

Pour qu'une telle mission soit assurée, il faut que le Directeur du Centre en soit responsable et en réponde. Cependant, dans un collège, de par la loi, le Direc-

teur des services pédagogiques est le premier responsable de toute la pédagogie. Pour concilier ces deux impératifs, le Directeur du Centre agira comme adjoint au Directeur des services pédagogiques pour ce qui est des techniques maritimes.

E- DESCRIPTIONS ET EXIGENCES DES POSTES

1. TITRE: Commandant (Directeur du Centre)

Supérieur immédiat: Directeur général du Cégep

Supérieur immédiat de:

- Coordonnateur de l'enseignement régulier;
- Coordonnateur de l'éducation permanente;
- responsable des affaires étudiantes;
- autres, s'il y a lieu.

Résumé des fonctions:

Le Directeur du Centre, sous l'autorité du Directeur général, est responsable de la planification, de l'organisation, du développement, du contrôle et de l'évaluation pour l'ensemble des programmes et ressources de l'Institut, et ce en accord avec les politiques et règles de fonctionnement du Cégep.

Énumération des responsabilités:

- Il dirige l'administration courante des affaires du Centre.

- Il est responsable de l'enseignement, assisté par les Coordonnateurs de l'enseignement régulier et de l'éducation permanente.

- Il évalue les besoins du Centre et fait les recommandations appropriées au comité de gestion.

- Il est responsable de l'application intégrale des politiques et règlements du Collège.

- Il participe, au sein du comité de gestion, à l'élaboration des objectifs et politiques du Centre et surveille leur mise en application.

- Il préside les réunions du comité pédagogique.

- Il préside le comité de régie interne.

- Il participe aux réunions du CCDS du Collège (Comité de coordination des directeurs de services).

- Il participe à la Direction des services pédagogiques ou peut mandater quelqu'un pour y participer.

- Il participe avec le Directeur général à la promotion institutionnelle de l'Institut de marine.

- Il participe avec le Directeur général aux relations de l'Institut avec le ministère de l'Éducation du Québec, le ministère des Transports et le ministère des Communications à Ottawa.

- Il veille au maintien de bonnes relations avec les organismes représentatifs du milieu maritime.

2. TITRE: Coordonnateur, enseignement régulier

Supérieur immédiat: Commandant (Directeur du Centre)

Supérieur immédiat de:

- Coordonnateurs de la vie départementale;
- techniciens des départements;
- responsable des stages;
- aide pédagogique.

Résumé des fonctions:

Le Coordonnateur est responsable de la gestion, de la coordination, de la supervision, de l'évaluation, de la recherche et du développement des programmes d'enseignement régulier du Centre spécialisé sous les aspects du contenu, des méthodes et techniques, de même que de l'équipement à utiliser.

Énumération des responsabilités:

- Il dirige et coordonne la vie pédagogique des départements.
- Il est responsable d'élaborer des objectifs de formation et d'y répondre par des programmes d'enseignement pertinents.
- Il propose des projets de développement en termes de clientèle, d'approche pédagogique, de services, etc.
- Il est responsable de l'évaluation des enseignants et des moyens d'enseignement.
- Il est responsable de l'application du programme d'enseignement.
- Il coordonne l'organisation de l'enseignement.
- Il participe à l'engagement des nouveaux enseignants.
- Il élabore et soumet au Commandant les prévisions budgétaires et assure le contrôle des budgets appropriés.
- Il participe aux réunions de la Commission pédagogique.
- Il participe au comité de gestion.
- Il participe au comité pédagogique.
- Il participe à la régie interne.

3. TITRE: Coordonnateur, éducation permanente

Supérieur immédiat: Commandant (Directeur du Centre)

Supérieur immédiat de: Gérants des sous-centres

Résumé des fonctions:

Le Coordonnateur est responsable de la gestion, de la coordination, de la supervision, de l'évaluation, de la recherche et du développement des programmes d'éducation permanente du Centre spécialisé sous les aspects du contenu, des méthodes et techniques, de même que de l'équipement à utiliser.

Énumération des responsabilités:

- Il est responsable de l'identification des besoins d'éducation permanente dans les divers centres.
- Il est responsable d'élaborer des objectifs de formation et d'y répondre par des programmes d'enseignement pertinents.
- Il propose des projets de développement en termes de clientèle, d'approche pédagogique, de services, etc.
- Il est responsable de l'évaluation des programmes d'enseignement.

- Il assure les liens continus avec le monde maritime pour fin d'évaluation de la formation.

- Il s'assure, lorsque c'est possible, de la collaboration des divers départements d'enseignement des cégeps.

- Il collabore avec l'autre Coordonnateur de l'éducation permanente du Cégep.

- Il élabore et soumet au Commandant les prévisions budgétaires et assure le contrôle des budgets appropriés.

- Il participe au comité de gestion.

- Il participe à la régie interne.

- Il participe au comité pédagogique.

Lors du choix d'un candidat à un de ces postes, le Collège devra, pour s'assurer une expertise maritime, vérifier qu'un des membres de la Direction du Centre possède les connaissances et une expérience pertinente reliées au milieu. Sinon, le jury devra en faire un critère de sélection pour le poste ouvert.

F- BÂTISSES, ÉQUIPEMENTS ET BUDGET

Le collège de Rimouski possède déjà les édifices, les équipements et le budget nécessaires au fonctionnement du Centre spécialisé. Globalement, lorsque nous

aurons terminé les achats en appareillage et outillage prévus au budget d'implantation, notre Centre sera doté de ce qu'il lui faut pour offrir un enseignement de qualité.

La dernière acquisition importante à faire demeure celle d'un simulateur-radar, ce qui devrait se finaliser bientôt.

Côté budget, l'enseignement maritime a jusqu'à maintenant joui de normes différentes à certains postes, lesquelles devront être maintenues. On peut penser ici, entre autres, à celles allouées pour les stages.

G- ENSEIGNEMENT RÉGULIER ET ÉDUCATION PERMANENTE

Depuis les débuts, l'enseignement de tous les cours du programme, y compris ceux de types généraux, s'effectue à l'Institut. C'est une situation avantageuse pour l'étudiant et nous désirons la maintenir.

Quant à l'éducation permanente, nous avons maintenu un service distinct, pour les cours de spécialité, de celui qui a toujours existé au Collège, en raison du volume de cours offerts à l'extérieur, particulièrement dans nos centres de Québec, Montréal et Saint-Romuald.

II- LA FORMATION

Un comité spécial du Conseil d'administration s'est penché sur le régime de vie

à l'Institut de marine et a fait part à l'unanimité de ce qui suit:

- *Le style paramilitaire ne permet plus aujourd'hui d'atteindre vraiment les objectifs de formation visés antérieurement et ce, qu'il s'agisse de l'exigence de porter un uniforme ou de se soumettre à une discipline stricte; on juge même qu'il s'agit d'exigences anachroniques et qui pourraient conduire à des résultats qui ne rencontreraient pas les objectifs poursuivis;*

- *le maintien d'un internat obligatoire n'est plus acceptable non plus et, compte tenu des législations actuellement en vigueur, il ne serait plus, de toute façon, applicable tel que prévu antérieurement.*

C'est pourquoi le Conseil d'administration a décidé d'abolir le règlement paramilitaire, de supprimer l'internat obligatoire et de ne plus exiger le port de l'uniforme.

En outre, le comité s'est attardé longuement sur les moyens à prendre pour assurer à l'étudiant, en plus d'une solide formation académique, la meilleure formation personnelle possible. Et nous citons le comité:

"Compte tenu du milieu dans lequel les étudiants seront appelés à vivre et des responsabilités qu'ils devront assumer ultérieurement, les objectifs de formation d'un Centre spécialisé tel l'Institut devront être de développer la personnalité, tant du point de vue de caractère, du sens des responsabilités, de l'autodiscipline et de la discipline... et inculquer le sens de l'effort, de la ténacité... De quoi auront davantage besoin les futurs officiers: de savoir obéir ou d'être capables de faire preuve d'initiative, de sens des responsabilités et du devoir?

Mais c'est en prenant des responsabilités qu'on devient responsable; la meilleure façon de voir si une personne est responsable, n'est-ce pas de lui laisser la liberté?

De plus, il est apparu que les moyens utilisés jusqu'ici bloquaient toutes possibilités de communication entre le personnel et les étudiants.

D'autre part, d'autres éléments doivent être pris en considération:

- *l'école n'assume pas l'entière responsabilité de la formation de l'étudiant; elle intervient à un stade précis du développement et il faut garder en tête que ce processus est déjà commencé à l'arrivée de l'étudiant à l'école et qu'il se continuera après sa sortie de l'école;*

- *il faut tenter d'impliquer le plus de monde possible et en particulier le milieu maritime;*

- *il faut se donner d'autres moyens privilégiés pour atteindre nos objectifs spécifiques de formation."*

I- LES STAGES

A cette fin, le comité a proposé de nouvelles pistes, s'appuyant sur la formation théorique et les stages.

Les stages deviennent le lieu privilégié d'acquisition de l'expérience et de l'apprentissage des qualités nécessaires à un bon officier

- *en assurant une préparation adéquate aux étudiants: films, conférences, remises de documentation, sessions de dynamique de groupe...*

- *en établissant des devis encore plus précis;*

- *en sensibilisant davantage les compagnies sur l'importance de ces stages à la fois pour l'étudiant, mais aussi pour eux-mêmes dans le futur;*

- *en établissant une meilleure communication entre l'Institut et les officiers en place sur les bateaux;*

- *en se donnant des moyens de contrôle et d'évaluation plus rigides quant à l'apprentissage des étudiants sur tous ses aspects.*

Le comité recommande d'étudier la possibilité de rendre obligatoire la réussite de certains cours avant l'inscription aux stages. Il pense que le fait d'offrir les premiers choix de places aux étudiants ayant les meilleurs dossiers scolaires serait un élément additionnel de motivation.

Le stage doit donc vraiment devenir un élément clé de la formation de l'étudiant puisque c'est à ce moment qu'il apprend ce que sera la vie sur un bateau, qu'il s'habitue à observer des consignes, des règlements, qu'il constate avec plus de force qu'il doit se donner une discipline personnelle, apprendre à vivre en groupe... tout en mettant en pratique le contenu théorique acquis à l'école.

J· L'IDENTIFICATION

Pour illustrer le particularisme de ce centre spécialisé, le Conseil a statué sur

son appellation officielle et lui a donné le nom de INSTITUT DE MARINE DU CÉGEP DE RIMOUSKI.

Il est apparu que cette appellation répondait le plus adéquatement à une exigence de clarté du vocable, en même temps qu'elle signifiait précisément toute la réalité qu'elle recouvre:

Le mot INSTITUT pour désigner son statut de Centre spécialisé

de MARINE, sa spécificité

du CÉGEP DE RIMOUSKI pour désigner à la fois le nom légal de l'organisme responsable auquel est intégré le Centre et la ville où fut fondée la première école de marine et dont les habitants ont revendiqué unanimement le retour.

CONCLUSION

L'enseignement des techniques maritimes, de par la spécificité de ce secteur, demande donc un statut particulier, lequel statut doit être assuré par la création d'un CENTRE SPÉCIALISÉ.

Le collège de Rimouski a déjà investi énormément dans cet enseignement, à tous les points de vue, et la réputation d'excellence dont il jouit dans le réseau collégial est une garantie de ce que sera son CENTRE SPÉCIALISÉ.

L'Institut de marine du collège de Rimouski a une solide réputation dans le monde maritime et les efforts consentis jusqu'ici, malgré des difficultés de parcours, ont déjà porté fruit.

La réalité, telle que nous l'avons vécue jusqu'à maintenant, a conduit le Collège à se doter, avec l'autorisation tacite du ministère de l'Éducation, d'un fonctionnement et d'une structure dont on peut dire qu'elle correspond déjà à ce que doit être un CENTRE SPÉCIALISÉ.

LE COLLÈGE DE RIMOUSKI DEMANDE DONC:

- **la CRÉATION, pour le Québec, à Rimouski, d'un centre spécialisé en TECHNIQUES MARITIMES;**

- **la CRÉATION d'un comité de gestion du CENTRE SPÉCIALISÉ;**

- **l'abolition du MODÈLE ORGANISATIONNEL annexé au décret 3103-74.**

Liste de documents ayant servi à la rédaction de ce mémoire

- 20 janvier 1971. Mémoire de la Direction générale des études collégiales relativement à l'intégration de l'enseignement maritime à un cégep. Le point.

- 24 septembre 1970. Jean-Marie Beauchemin, sous-ministre assorié au ministère de l'Éducation. Note de service à monsieur Guy Saint-Pierre, accompagnée d'un rapport préparé par les capitaines Turcotte et Chassé.

- Février 1980. Carol Amiot, coordonnateur du Service des moyens d'enseignement. Position préalable à la consolidation des services de bibliothèque et d'audio-visuel à l'Institut maritime du Québec (une réflexion personnelle sur les rapports entre l'Institut maritime du Québec et le collège de Rimouski). Non paginé.

- Le Soleil. 16 janvier 1982. Section A et C, dossier "Succès en 1981, optimisme pour 1982."

- 3e Conférence Nationale sur la Marine. Ottawa, novembre 1980, par J.-G. Holburn, Denholm Ship Management Ltd, Glascow, Scotland.

- Renseignements généraux 1981-82. Institut maritime du Québec.

- Rapport: Le statut de l'enseignement maritime. 8 septembre 1981. Conseil d'administration du collège de Rimouski.

- Rapport du comité sur le régime de vie. 19 octobre 1981.

- Bâtir le Québec. Gouvernement du Québec. 3e trimestre 1979.

- Les collèges du Québec. Nouvelle étape. Ministère de l'Éducation. 79 p. 4e trimestre 1978.

- Conseil des collèges. Avis au sujet de la recherche scientifique dans les collèges, 81-14. Juin 1981.

- Direction générale des études collégiales (SRD). Juin 1981. Les centres spécialisés: Orientations.

Autres documents consultés

- Document présenté au ministère de l'Éducation pour le regroupement de l'enseignement des techniques maritimes à Rimouski. 23 mai 1973.

- Arrêté en conseil. Chambre du Conseil exécutif. 28 août 1974.

- Cadre organisationnel concernant l'enseignement maritime.

- Arrêté en conseil. Chambre du Conseil exécutif. 31 juillet 1975.

- Arrêté en conseil. Chambre du Conseil exécutif. 26 mai 1976.

- Projet d'implantation de l'Institut Maritime du Québec à Rimouski. 30 septembre 1975.

- Mémoire - re: Impact socio-économique de l'Institut Maritime de Rimouski sur la région.

- Lettre à l'honorable Jacques-Yvan Morin, ministre de l'Éducation du Québec.

- Précisions apportées au mémoire du Front Commun du Monde Maritime Québécois.

- Déclaration du ministre Jacques-Yvan Morin sur l'enseignement maritime au Québec.

- Mémoire présenté aux membres du comité consultatif industriel des techniques maritimes.

- Loi sur les collèges d'enseignement général et professionnel.

ANNEXES

ANNEXE I

EMPLOI DANS LA MARINE MARCHANDE - CANADA

	1975		1980		Augmentation en 5 ans		Augmentation annuelle	
	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o	Nombre	o/o
Officiers de pont brevetés	3,474	19	4,071	20.2	597	17.2	119	3.4
Mécaniciens brevetés	2,430	13.3	2,752	13.7	322	13.2	64	2.7
Travailleurs non brevetés	12,395	67.7	13,307	66.1	912	7.4	183	1.5
TOTAUX	18,299 (21,499) *	100	20,130 (23,649) *	100	1,831	10	366	2.0

* Ce nombre comprend les 3 200 personnes omises dans l'inventaire en raison du manque de données par profession; par conséquent ce nombre a été également omis dans tous les calculs.

Source: CCNFM (Comité consultatif national de formation maritime - Ministère fédéral des Transports)

ANNEXE 2

MARINE MARCHANDE - CANADA

Taux annuels moyens de remplacement, de roulement et de croissance
1976 à 1980

	Taux de remplacement (Re)	Taux de roulement (Ro)	Re+Ro	Taux de croissance (Cr)
Officier de pont brevetés	5.0	4.8	9.8	2.2
Mécaniciens brevetés	5.8	6.8	12.6	2.6
Travailleurs non brevetés	3.1	12.0	15.1	1.8
Ensemble des travailleurs	3.8	9.9	13.7	2.0

Re: Remplacements par suite de décès et de mises à la retraite.

Ro: Roulement: ne comprend que les travailleurs qui quittent l'industrie maritime pour occuper un autre genre d'emploi. Ces données n'incluent pas les travailleurs qui changent d'employeur au sein de la marine marchande.

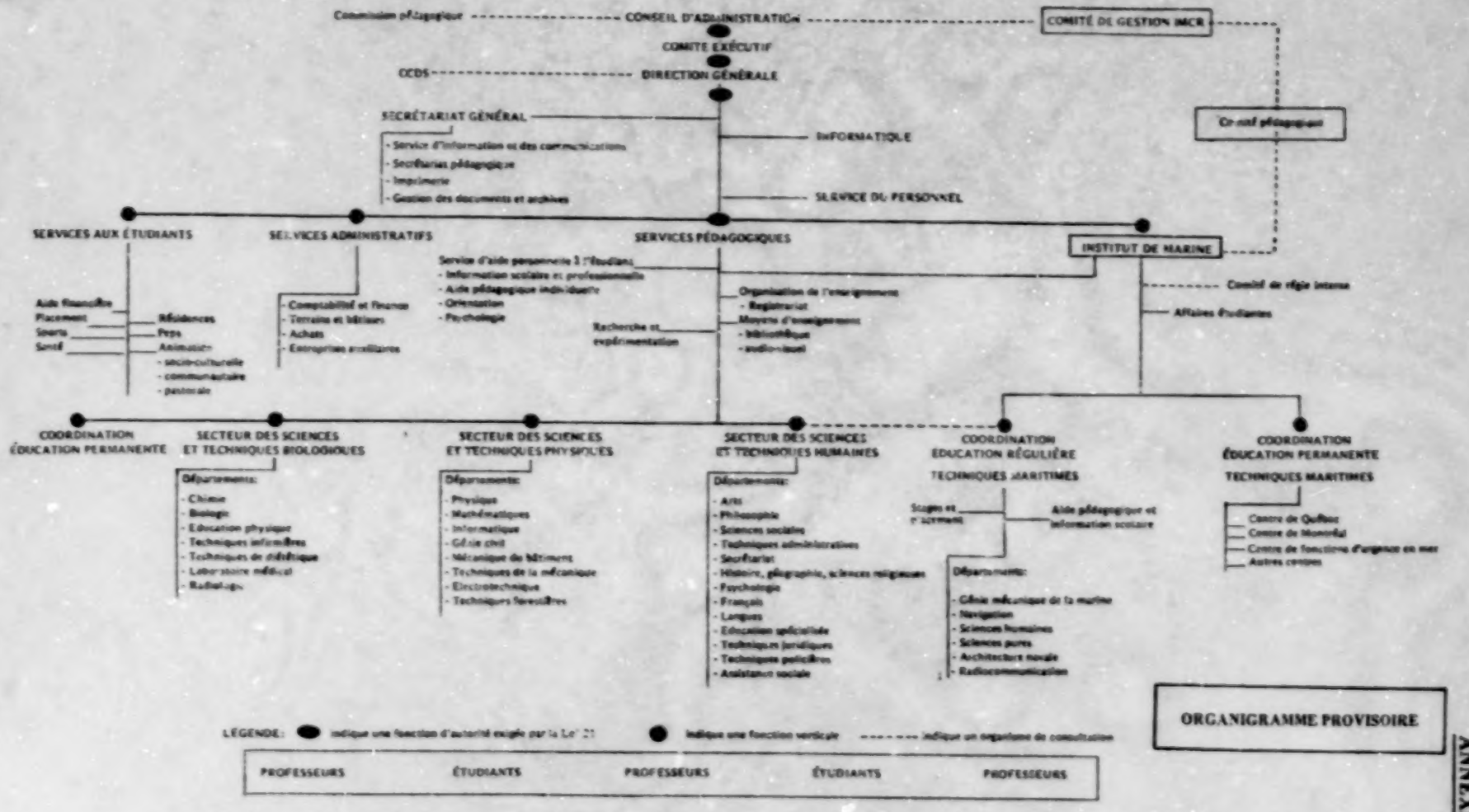
Cr: Taux de croissance net pour le Canada.

A remarquer que, chaque année, 13.7 o/o (2 507) des personnes travaillant

dans la marine marchande quittent leur emploi et doivent être remplacées. Même si ce pourcentage englobe tous les travailleurs, si courte que soit la durée de leur emploi, il représente néanmoins un coût élevé que doivent assumer les employeurs. Le taux de croissance global sera de 2 o/o par année.

Source: CCNFM (Comité consultatif national de formation maritime - Ministère fédéral des Transports)

ANNEXE 3



ORGANIGRAMME PROVISOIRE

ANNEXE 3

MARS 1982